Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101 «Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ

СБОРКА МОДЕЛИ

№ 92

СОЗДАНИЕ «ОКИ»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ
ISSN 2618-7248
00092
9 772618 724302

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 92, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу: info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а,
г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 200 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 19.03.2020.
Дата выхода в свет: 13.08.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © РИА Новости; 7 (вверху слева) © Владимир Саяпин/ИТАР-ТАСС, (вверху справа, в середине) © РИА Новости, (внизу) © Владимир Саяпин/ИТАР-ТАСС; 8 (вверху) © РИА Новости, (внизу) © Tokumeigakarinoaoshima/Wikimedia commons; 9 © Vauxford/Wikimedia commons; 10 (вверху) © Wikimedia commons, (внизу) © Mister Falcon/Wikimedia commons; 11 (вверху) © IFCAR/Wikimedia commons, (в середине) © Rurik/Wikimedia commons, (внизу) © IFCAR/Wikimedia common.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3

Окончательная сборка левой задней двери

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Создание «Оки»

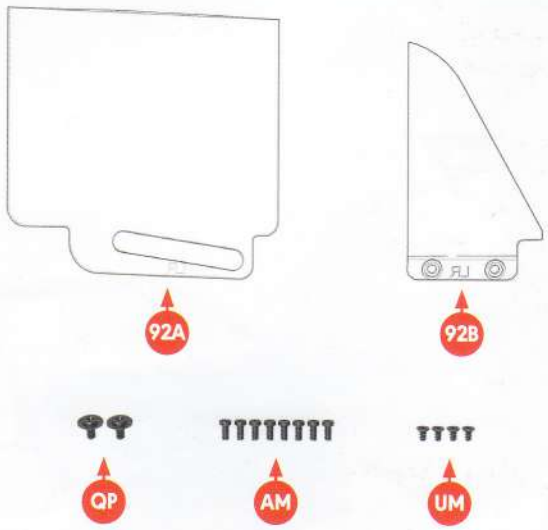
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

Ветеран «Форд Мотор»: пикап серии F

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

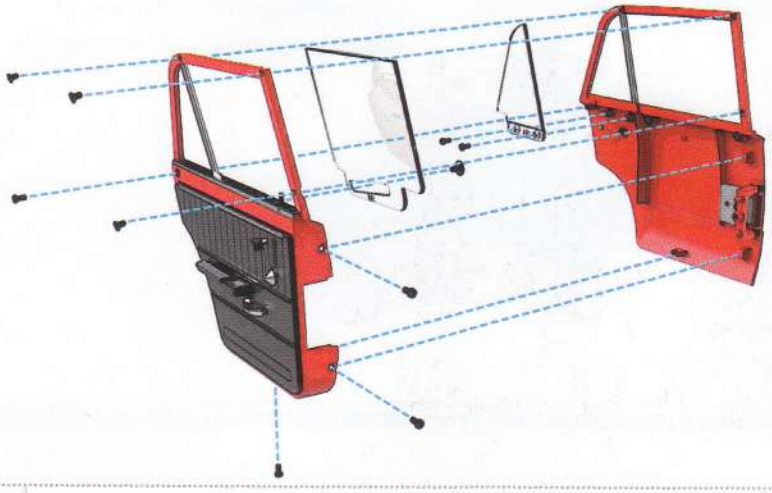
Окончательная сборка левой задней двери

Используя полученные с этим номером детали и ранее собранные узлы, завершите сборку левой задней двери.

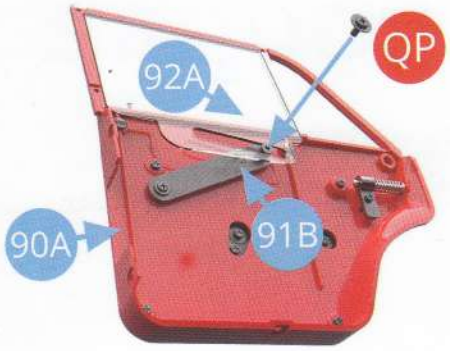


- 92A Опускное стекло
- 92B Неподвижное стекло
- QP Винт M2,0 × 4,0 × 6,0 мм (2 шт.)
- AM Винт M1,7 × 3,5 мм (8 шт.)
- UM Винт M1,7 × 3,0 мм (4 шт.)

Схема сборки

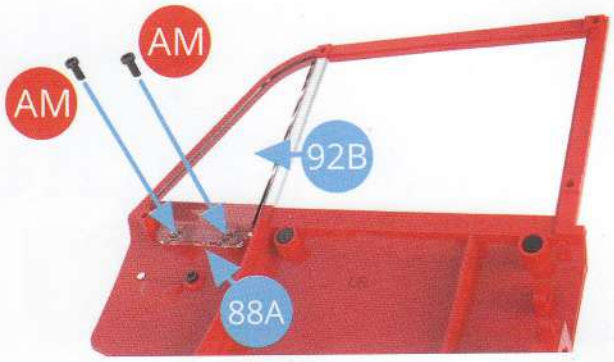


1



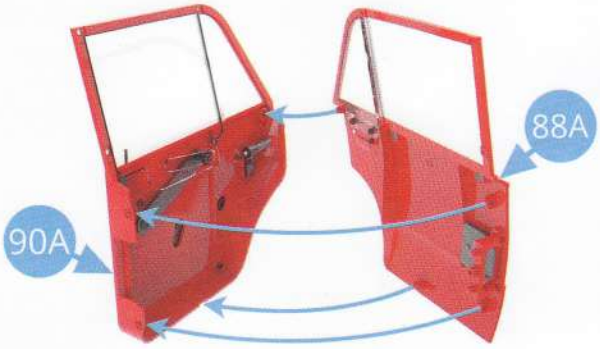
Установите опускное стекло 92A пазом на втулку рычага стеклоподъемника 91B и закрепите винтом QP.

2



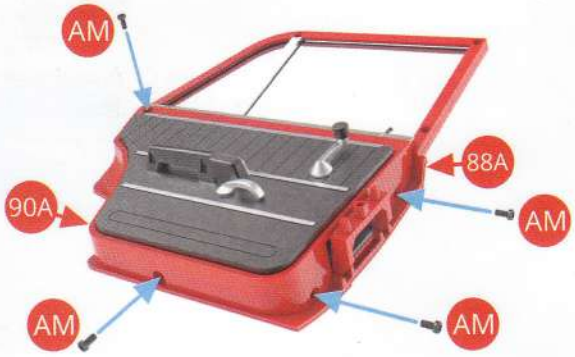
Установите неподвижное стекло 92B на наружную панель левой задней двери 88A и закрепите двумя винтами AM.

3

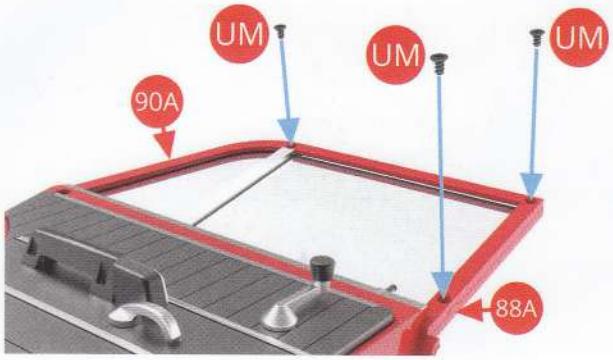


Соедините наружную 88A и внутреннюю 90A панели задней левой двери.

4



Скрепите наружную 88A и внутреннюю 90A панели левой задней двери четырьмя винтами AM.



Скрепите наружную 88A и внутреннюю 90A панели левой задней двери тремя винтами UM.

Виды узла после сборки

Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Создание «Оки»

В 1982 году, еще на стадии проектирования автомобиля Серпуховским мотозаводом, неказистая машинка получила название «Ока» – в честь реки, на которой располагается город Серпухов. Название перекочевало и на более позднюю модель, прижилось и полюбилось.

В ситуации, когда 60 % советской промышленности работало на оборону, каждому предприятию спускался план по ширпотребу с целью хоть как-то удовлетворить спрос населения на товары широкого потребления. Выполнять его надо было за счет внутренних ресурсов.

Ширпотреб АвтоВАЗа

Стоит отметить, что государство финансировало освоение производства автомобиля только в Серпухове (здесь должен был собираться инвалидный вариант). Волжскому и Камскому автозаводам предстояло наладить производство за свой счет по программе выпуска товаров народного потребления. Об этом вспоминает тогдашний главный конструктор завода Г. Мирзоев: «...Каждое предприятие, независимо от профиля производства, используя собственные резервы (финансовые и материальные), должно было освоить какие-то товары для населения. То есть товары народного потребления (ТНП, или в народе – "ширпотреб"), желательно из отходов производства.

ВАЗ в первые годы своего существования попытался наладить выпуск чугунных сковородок и наплитных утюгов, благо в то время мощности металлургов использовались еще не полностью.

Народ эти "товары" не оценил, и производство было закрыто. Потом был игрушечный автомобиль "Ураган"...

Однако при гигантском обороте ВАЗа все это не могло закрыть задание по ширпотребу. Было предложение завода на эту сумму увеличить выпуск автомобилей. На увеличение выпуска согласились, но засчитать это ширпотребом - нет.

В таком положении находилось большинство крупных предприятий страны, в том числе и КамАЗ.

Модель автомобиля «Ока» для инвалидов на ВАЗе.

Автомобиль ВАЗ-1111 «Ока» во время автопробега по маршруту Владивосток – Мурманск. 2003 год.

Слесарь-сборщик Камского автозавода собирает двигатель автомобиля. 1981 год.

И тогда В. Поляков разыгрывает гроссмейстерскую многоходовую партию: государственный заказ на "инвалидный автомобиль" в объеме 10 тыс. в год. Без серьезных капиталовложений создать в Серпухове производство этих автомобилей было невозможно, да и нерентабельно. Альтернатива этому – создание мощностей на ВАЗе и КамАЗе с использованием их собственных ресурсов.

Выпускаемые этими автогигантами автомобили "Ока" засчитать им как ширпотреб. Общий выпуск был определен в 50 тысяч автомобилей в год – на большее не было ресурсов во всем Минавтопроме. По 20 тысяч автомобилей общего назначения делают ВАЗ и КамАЗ, и еще 10 тысяч в виде модификации для инвалидов – СМЗ».

Разработка модели

В качестве ориентиров при создании «Оки» на ВАЗе выбрали японские кей-кары – миниатюрные автомобили, разработанные в соответствии с жесткими правилами налогообложения и страхования в Японии. Один из таких кей-каров, «Дайхатсу Куоре», завод получил от НАМИ. Его совместные испытания с СМЗ-1101 начались в конце июля 1982 года.

До 1984 года были собраны и проходили испытания две серии прототипов с двигателем ВАЗ-1101, разработанным конструкторами В. Мешковым и А. Розовым. Однако технологическая проработка этого двигателя показала, что его себестоимость не вписывается в требуемые

Цех сборки автомобилей «Ока» Камского автомобильного завода (КамАЗ). 1994 год.

Первый прецедент

Проект по разработке двигателя ВАЗ-1111 был первым прецедентом, когда на ВАЗе совершенно самостоятельно, без какой-либо помощи западных партнеров был разработан и поставлен на массовое производство абсолютно оригинальный двигатель.

Житель Казани перед пробегом на автомобиле ВАЗ-1111 «Ока» по маршруту Владивосток – Мурманск. 2003 год.

Главный конвейер сборки двигателей на КамАЗе. 1982 год.

экономические показатели. В результате в сентябре 1985 года было принято решение о полной унификации двигателя микролитражки с 1,3-литровым двигателем ВАЗ-2108. В целях ускорения разработки, изготовления и испытаний опытных образцов двигателя ВАЗ-1111 по ВАЗу был издан приказ о создании комплексного творческого молодежного коллектива в количестве 64 человек.

За основу мотора с обозначением 1111 взяли средние два цилиндра мотора 2108 с двигающимися синхронно поршнями (на заводе этот мотор окрестили «полвосьмого»).Так как конструкция в целом получалась несбалансированной, вместо двух «недостающих» поршней применили балансирные валы, расположенные в картере двигателя по бокам от коленвала и вращающиеся в противофазе с ним. Согласованная с производственниками документация на него была выдана в ноябре 1985 года. Этот двигатель получился тяжелее и немного менее мощным, чем 1101, за счет больших потерь на привод «восьмерочных» водяного и масляного насосов, но намного дешевле в массовом производстве благодаря использованию серийных деталей и узлов, а также – по той же причине – потенциально проще в ремонте. А. Розов пишет «вопреки расхожему мнению, что двигатель ВАЗ-1111 является всего лишь "половинкой" двигателя ВАЗ-2108, эта 2-цилиндровая конструкция является совершенно оригинальной и обладает присущими лишь ей особенностями».

В 1986 году изготовили третью серию прототипов уже с новым двигателем. К этому времени к работе над автомобилем подключился и Камский автозавод. Впоследствии КамАЗ освоил производство агрегатов передней и задней подвесок, регулятора давления задних тормозов, подрамника, рулевого механизма, амортизаторов, которые он поставлял на ВАЗ и СМЗ.

Японский мини-автомобиль (кей-кар) «Дайхатсу Мира Куоре». 1980-е годы.

Ветеран «Форд Мотор»: пикап серии F

Полноразмерные пикапы серии F (F-Series) известны во всем мире, но прежде всего – в США. Компания «Форд Мотор» выпускает их уже более 60 лет. За это время со знаменитого фордовского конвейера сошло более 27 млн пикапов 13 поколений.

Пикап первого поколения, появившийся в 1948 году, стал одной из самых успешных моделей в истории компании «Форд». Более того, этот автомобиль держит первое место по продажам в Америке до сих пор.

Бестселлеры пятидесятых

Первый грузовик «Трак серии F» (F-Series Truck) – более известный как «Форд Бонус-Билт» (Ford Bonus-Built) – был представлен в 1948 году. Машина отличалась современным для того времени дизайном с цельным лобовым стеклом и интегрированными фарами. Покупателям предлагались автомобили восьми весовых модификаций от F-1 грузоподъемностью 0,5 т до трехтонного F-8. В качестве опций предлагались плунжерный стеклоомыватель, солнцезащитный козырек и освещение салона. Для грузовичка была также доступна опция по обвесу дополнительным хромом с двумя хромированными «рогами» на бампере.

Внешний облик пикапа первого поколения оставался неизменным до 1952 года. В 1948–1950 годах радиаторная решетка состояла из горизонтальных полос, а фары были установлены на крыльях.

Пикап «Форд серии F» первого поколения. Современная фотография.

Пикап «Форд серии F» второго поколения. Современная фотография.

Чертова дюжина

Огромный и устрашающий, но в то же время как будто игрушечный, грузовик 13-го поколения увидел свет в 2015 году. Кузов пикапов «Форд серии F» начал изготавливаться из прочных алюминиевых сплавов, что значительно повлияло на массу и грузоподъемность автомобиля.

В 1951 году были внесены небольшие косметические изменения: фары вписали в единую группу с радиаторной решеткой в виде балки на трех опорах. На пикапах поздних выпусков стали шире задние окна и был переработан дизайн приборной панели.

В 1953 году начался выпуск пикапов второго поколения с новым дизайном экстерьера и обновленным интерьером, увеличенными габаритами, улучшенным двигателем и обновленным шасси. В качестве опций предлагались автоматическая коробка передач и усилитель рулевого управления.

В 1956 году дизайн кабины несколько изменился: лобовое стекло стало панорамным с заходом на боковины. У машин второго поколения изменилось и индексирование моделей. Полтонник F-1 стал F-100, F-2 и F-3 были объединены в F-250, а F-4 стал F-350.

В 1957 году грузовик был вновь подвергнут рестайлингу. В соответствии с новыми веяниями моды более прямоугольный капот теперь был выполнен на одном уровне с крыльями и новой хромированной решеткой радиатора. Дополняли измененный облик четыре фары.

Еще больше, еще мощнее

В 1961 году было представлено четвертое поколение пикапов «Форд серии F». Снова появились две фары, сами грузовики стали шире, а дизайн в целом очень неплохо соответствовал тенденциям времени. Значительно расширилась гамма двигателей: появились две новых рядных шестерки объемом 3,9 и 4,9 л и двигатель V8 объемом 5,8 л. Впервые все грузовики стали оснащаться АКПП. Впервые появилась и четырехдверная версия пикапа.

Вторая половина 1960-х годов была эпохой мощных моторов, не ограниченных еще никакими экологическими нормами. Пикапам, хоть это и не легковые автомобили, надо было соответствовать. В 1967 году «Форд Мотор» представляет 5-е поколение автомобилей F-Series, в котором гамму двигателей возглавляет мотор объемом 6,4 л. Внешне же грузовик не представлял собой ничего инновационного; впрочем, для пикапа дизайнерские изыски были не столь уж и важны.

Шестое поколение пикапов «Форд серии F» было представлено в 1973 году. Платформа этим машинам досталась от четвертого поколения, но в остальном они были значительно модернизированы и усовершенствованы. Передние тормоза стали дисковыми, размеры кабины увеличились, улучшилась

Пикап «Форд серии F» 1966 года выпуска четвертого поколения. Современная фотография.

система отопления и кондиционирования, значительно увеличилась прочность кузова, так как для его изготовления стали использовать элементы из оцинкованного металла. Несмотря на топливный кризис, продолжала расширяться линейка двигателей, причем они становились еще больше и еще мощнее – теперь лидером был 7,5-литровый мотор!

Седьмое поколение стартовало в 1980 году. Вся серия получила новое шасси и более крупный корпус. Новый грузовик стал более квадратным, с резкими линиями, плоскими панелями и прямоугольными фарами. В качестве опции добавилась новая АКПП AOD с овердрайвом, а также независимая передняя подвеска у полноприводных моделей.

Пикап «Форд серии F-100» 1973–1975 шестого поколения. Современная фотография.

Время обтекаемых форм

Интерьер полностью переработали в автомобилях в 1987 году. Размеры кузова остались прежними, а вот дизайн был изменен. Благодаря обтекаемым формам улучшилась аэродинамика. Электронная АБС стала доступна в базовой комплектации.

Девятое поколение конструктивно отличалось от восьмого незначительно. Единственное, чем оно примечательно, – это тем, что на нем впервые появились подушки безопасности. А вот десятое поколение выпускалось с 1997 по 2004 год. Восемь лет! Это был новый уровень комфорта, дизайна, безопасности. Моторов осталось всего три, но появилась заряженная версия SVT Lighting, оснащенная 5,4-литровым мотором с механическим нагнетателем. И это у пикапа!

Автомобиль «Форд SVT Lightning» 1993 года выпуска. Современная фотография.

В 2004 году для модели F-150 изготовили совершенно новую платформу. Обновленный пикап получил большую кабину с новым интерьером, была повышена прочность кузова и увеличена надежность. Независимо от типа кабины, все пикапы F-150 стали четырехдверными и к ним добавилась задняя половинная дверь.

Представленное в 2009 году 12-е поколение F-150 было в целом лишь обновленной версией 11-го. Как и его предшественник, этот грузовик был примечателен решеткой радиатора и фарами в стиле «Супер Дьюти» (Super Duty).

Автомобиль «Форд серии F-150» 2009–2011 года выпуска двенадцатого поколения. Современная фотография.

В НОМЕРЕ 93

- УСТАНОВКА ЛЕВЫХ ДВЕРЕЙ НА КАРКАС КУЗОВА
- УЛЬЯНОВСКИЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ ЗАВОД

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- КАРКАС КУЗОВА
- ДОМКРАТ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!